

IMPOSTOS

INFORME SETORIAL

Reduzir os impostos sobre os combustíveis não é boa ideia

The Economist

Os governos que estão tentando proteger os eleitores do aumento dos preços da energia e dos combustíveis estão se unindo em torno de uma ideia simples: ajudar as pessoas a comprar gasolina. O chanceler do Reino Unido, Rishi Sunak, reduziu o imposto sobre os combustíveis em 5 centavos de libra (US\$ 0,07) por litro, uma redução de 9%, durante um ano – a maior já realizada em termos financeiros. Desde 1.º de abril, a França desconta 15 centavos de euro (US\$ 0,16) por litro de combustível durante quatro meses. Muitos outros países europeus, entre eles a Itália e a Suécia, também anunciaram reduções. No ano passado, o Japão implementou subsídio para combustíveis de 5 ienes (US\$ 0,04) por litro, que subiu para 25 ienes. Nos EUA, dois Estados suspenderam seus impostos sobre a gasolina, e um projeto de lei foi apresentado no Congresso americano para fazer o mesmo com o imposto federal.

Esses cortes de impostos são um erro. Desperdiçarão dinheiro e tornarão mais difícil livrar o mundo rico dos combustíveis fósseis. Há maneiras melhores de ajudar as pessoas a lidar com os preços da energia.

Os impostos da gasolina, como todos os tributos sobre as transações, afetam compradores e vendedores. Quando eles diminuem, os compradores pagam um preço total mais baixo. Graças a isso, a demanda pelo combustível aumenta, o que

incentiva os vendedores a subir os preços antes dos impostos. A divisão exata dos subsídios entre consumidores e produtores é discutível, mas um estudo a respeito da suspensão de impostos sobre a gasolina durante feriados nos Estados de Illinois e Indiana em 2000 descobriu que os consumidores usufruíam apenas 70% do benefício.

Isso significa que as atuais reduções de impostos sobre os combustíveis são um desperdício. Os governos podiam gastar a mesma quantia com outras políticas para ajudar as famílias sem perder aqueles 30%. Isso também torna a medida perversa, pois os produtores que se beneficiam incluem a Rússia, cujo petróleo a Europa continua a comprar, apesar da invasão da Ucrânia. Embora seja pouco provável que as políticas fiscais de qualquer país pequeno afetem muito os preços globais do petróleo, muitos países reduzindo seus impostos sobre os combustíveis de uma só vez impulsionarão a demanda em escala global, ajudando a encher os cofres da Rússia.

Os governos deveriam tentar reduzir a demanda por combustível, não alimentá-la. O preço da gasolina tende a não ter um efeito rápido em relação a quanto as pessoas dirigem, porque muitos deslocamentos são inevitáveis. Mas isso talvez esteja mudando, pois o trabalho remoto deu a muitas pessoas a escolha diária de se deslocar ou não para o escritório. No curto prazo, a manutenção dos impostos sobre os combustíveis ajudaria a Europa a se livrar do petróleo russo, deixando a economia do país sem moeda estrangeira. Mesmo com sanções, o setor de energia alerta que a Europa talvez precise em breve racionar o óleo diesel, que está se tornando escasso.

No longo prazo, os tributos sobre os combustíveis levam as pessoas a passar a usar carros elétricos ou o transporte público, reduzindo as emissões de carbono.

Também indicam que dirigir impõe mais custos, como estradas congestionadas e ar poluído. Esses objetivos são menos urgentes do que a crise energética, e as reduções atuais são apresentadas como temporárias. Mas os impostos dos combustíveis são difíceis de aumentar porque são malvistos, o que significa que os cortes podem se tornar permanentes. Ninguém acredita que Sunak irá pôr em prática o grande aumento que planejou para daqui a um ano. Em 2011, o Reino Unido adiou um aumento nos tributos dos combustíveis por sete meses. Ele foi postergado várias vezes e agora, em vez disso, Sunak o reduziu. O imposto federal americano sobre a gasolina é de 18,4 centavos de dólar por galão (3,785 litros) desde 1993.

Em ambos os casos, o imposto permaneceu constante, mesmo enquanto a inflação corroía seu valor real e a crescente eficiência do combustível nos carros tornou dirigir mais barato. Em janeiro, a despesa com combustíveis representava pouco mais de US\$ 1 de cada US\$ 50 gasto pelo consumidor americano. Ajustada para o preço mais caro de hoje na bomba, a parcela de gastos ainda é menor do que a média desde o início dos registros em 1959.

Os motoristas percebem o combustível mais caro, e a confiança do consumidor americano está em seu menor patamar em mais de uma década. No entanto, a alta do preço do petróleo hoje não prejudicará os condutores tanto quanto os embargos da década de 1970.

Há maneiras melhores de ajudar as famílias do que se apoiar no mecanismo de preços. Os governos devem ajudar temporariamente a renda dos pobres de maneiras que não encorajem o consumo de combustível. Sunak reduziu os impostos para aqueles com baixa e média rendas, o que é um começo, mas ele também deveria ter tornado o Universal Credit, o módico principal benefício social do Reino Unido, mais generoso.

Além disso, o auxílio financeiro, ao contrário das reduções de impostos para os motoristas, ajuda a compensar todo o espectro das forças que estão corroendo os padrões de vida. O maior abalo aos bolsos europeus não está vindo da bomba de combustível, mas da despesa com aquecimento e eletricidade. Os preços dos alimentos também dispararam. Nem todos dirigem, mas todos precisam de calefação e comida.

Núcleo de Inteligência – ADECE/SEDET

Edição 418 - Em 06 de abril de 2022

Os textos do conteúdo exposto neste informativo não são de autoria do Governo do Estado do Ceará.